

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道1号 桑名東部拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：三重県桑名市長島町又木 至：三重県桑名市北浜町			延長	3.9 km	
事業概要	<p>一般国道1号桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木から同市北浜町に至る延長約3.9 kmの道路拡幅事業であり、災害に強い道路機能の確保、交通渋滞の緩和等を目的に計画された道路である。</p> <p>桑名東部拡幅区間には、主要渋滞箇所（3箇所）や特殊車両の自由走行制限区間等の課題があり、本事業は課題解決のために拡幅整備等を行うことで、災害に強い道路機能の確保、物流効率化の支援、交通渋滞の緩和等の効果を見込んでいる。</p>					
S51年度事業化	S60年度都市計画決定	S63年度用地着手	H18年度工事着手			
全体事業費	633億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約53%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	40,500 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 253/691億円 事業費：242/681億円 維持管理費：11/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 798/798億円 走行時間短縮便益：664/664億円 走行経費減少便益：129/129億円 交通事故減少便益：4.6/4.6億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.05~1.2(交通量 ±10%) 【残事業】B/C=2.9~3.4(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) B/C=2.9~3.5(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=0.99~1.3(事業期間±20%) B/C=2.8~3.6(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道（国道1号）の旅行速度の改善が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道1号）における総重量25tの車両が通行できない区間の解消が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地（ナガシマリゾート等）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画）として位置づけられている。 ・架替の必要のある老朽橋梁（伊勢大橋）における通行規制の解消が見込まれる。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道1号桑名東部拡幅事業促進期成同盟会から早期整備の要望 					

三重県知事からの意見：

- ・ 対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・ 本事業は、老朽化著しい伊勢大橋の架け替えとあわせて、国道1号の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保及び物流効率化や観光振興の支援を図るための重要な4車線化事業です。
- ・ 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、早期4車線化に向けた事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 対応方針（原案）は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 伊勢大橋は、昭和9年度に竣工し上部工のたわみが見られ、雨水・塩害の影響による老朽化が進行しており、また洪水や高潮、南海トラフ地震により発生が想定される津波に対して桁下高が十分に確保されていないため脆弱な状況にある。
- ・ 近年、四日市港における外貿コンテナの取扱量が増加傾向（R2コロナ禍を除く）にあり、需要の増加や大型船舶への対応を目的とした霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの整備が着手されるなど、四日市港の機能強化が進められている。
- ・ 桑名東部拡幅区間で発生するkmあたりの渋滞損失時間は、三重県内国道平均の約6.4倍に相当する。
- ・ 本事業区間近傍の主要観光資源には、近隣の愛知・岐阜県（約6割）や近畿方面等の遠方地（約4割）からも来訪している。
- ・ 東海環状自動車道の西回り区間の開通により岐阜県・北陸方面からの観光客の増加が期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率約53%、用地取得率約61%（令和4年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 伊勢大橋架替関連区間（延長2.1km）の早期開通に向けて、橋梁下部工事および長島地区にて改良工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。
- ・ UAVによる空撮写真を3次元化し必要盛土量を自動算出する事で、従来の測量や盛土量の算出に必要な作業を省力化し、効率化に取り組んでいく。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



開通済		未開通		開通済		未開通		凡例	
桑名東部拡幅	高速道路	一般国道	主要地方道	主要渋滞箇所	重要物流道路のうち	重要物流道路	特殊車両自由走行制限区間		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。